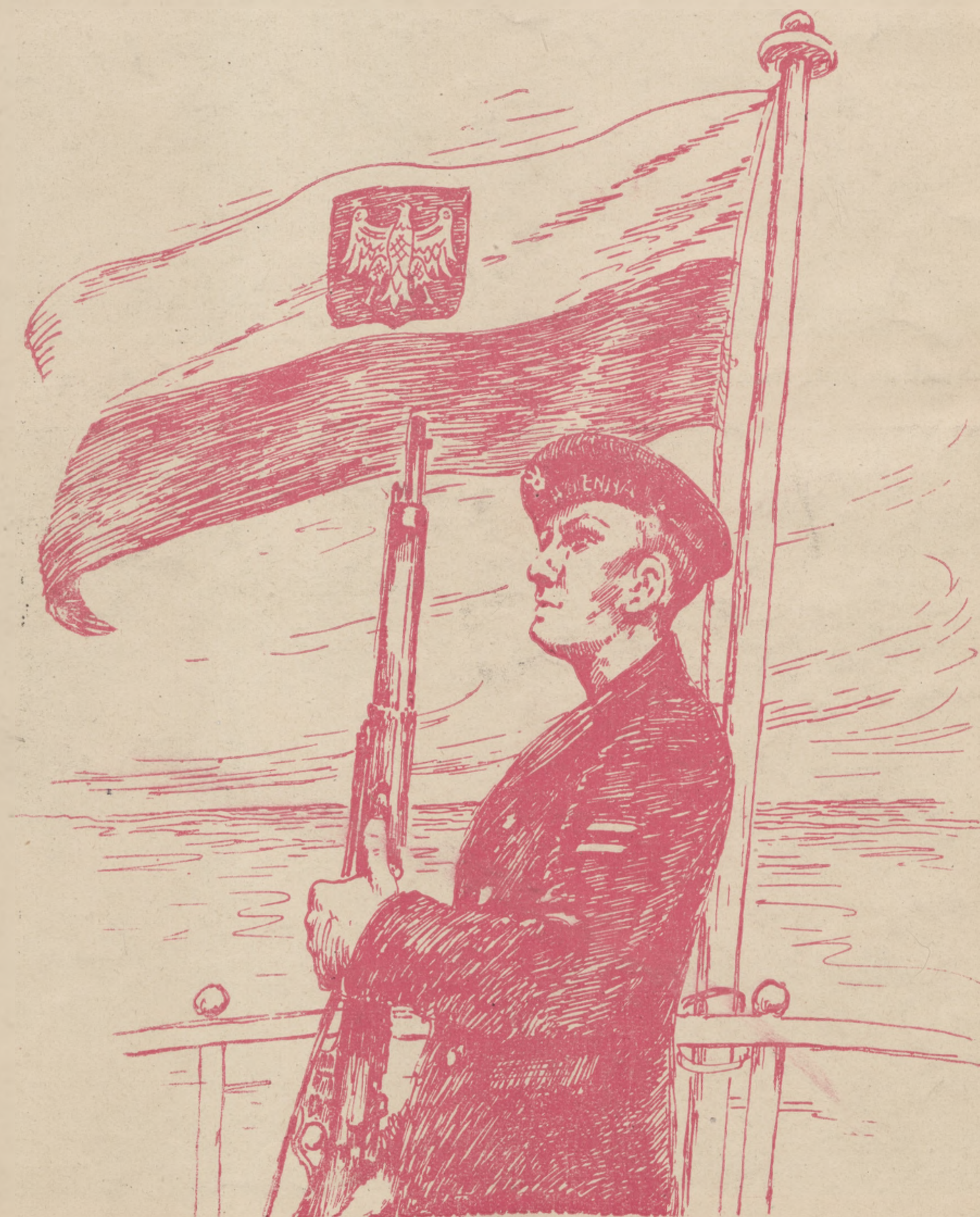
MŁODZIEŻ MORSKA

MIESIĘCZNIK MŁODZIEŻOWY LIGI MORSKIEJ

Nr. 2 WARSZAWA – LUTY 1947 R. Rok III



Na pokładzie „Daru Pomorza" Fot. Staszewski

Gdańsk — Basen Górniczy

2

MŁODZIEŻ MORSKA

Nr 2 Warszawa — Luty 1947 r. Rok III

BANDERZE WOJENNEJ SALUT!

Gdy dnia 10 lutego 1920 roku żołnierz polski rzucił w szare fale Bałtyku złoty pierścień — symbol zaślubin Polski z morzem — ślubował temu morzu wierność, miłość i walkę do ostatka.

Gdy po 19 latach żmudnej, uporczywej pracy, po latach tworzenia niemal z niczego, bo nawet bez tradycji — polskiej siły na morzu, polskiej floty wojennej, rozwijającej się równolegle do całego naszego wysiłku gospodarczego na morzu i na wybrzeżu, odwieczny wróg najechał ziemie i wody Polski, gdy ponownym potopem nowoczesnego mrowia krzyżackiego zalał obszar Rzeczypospolitej, żołnierz i marynarz polski został ślubowi swemu sprzed lat wierny do końca.

Był wierny morzu i zaprzysiężonej mu miłości, gdy bił się i ginął na niezłomnym szańcu bohaterstwa — Westerplatte, był mu wierny, gdy bił się — najdłużej — i ginął pod ogniem dział wroga z morza, lądu i powietrza na straceńczej reducie wolności — na Helu, był mu wierny wiernością bez skazy, gdy bił się i śmiercią walecznych ginął na pokładach okrętów od pierwszej chwili niecnego najazdu, po wojny tej koszmarnej dzień ostatni.

Bił się i ginął. Heroizmem, męstwem, brawurą zadziwiał świat. Stanął w rzędzie najlepszych marynarzy świata. Wrogowi — śląc mu z dział swych nieuchronną śmierć, nakazywał dla siebie respekt. Bijąc się o wolność ojczystej ziemi i tego skrawka morskiego, bursztynowego brzegu, którego mu wróg pozazdrościł i wydrzeć zapragnął, przeorał stalowym dziobem pod biało-czerwoną banderą wszystkie morza i oceany, nie uląkł się wrażych dział, torped, bomb i min — aż wreszcie, po latach nieustannego boju bez wytchnienia, u boku sprzymierzeńców jak on o wolność walczących — zwyciężył.

Bój nieprzerwany polskiej floty, prócz razów, zadawanych wrogowi, miał jeszcze inne, formalnie ważkie znaczenie. Wiadomo, iż okręt bojowy stanowi część terytorium ojczystego kraju. Okręty wojenne Rzeczypospolitej — nawet gdy wróg zajął cały kraj — stanowiły nieprzerwaną ciągłość ojczystego terytorium, były tymi skrawkami polskiego, suwerennego obszaru, na którym ani przez chwilę nie stanęła stopa najeźdźcy. Jak długo był żołnierz polski, pod polską banderą, na polskim, suwerennym terytorium, tak długo trwała formalnoprawna ciągłość Państwa Polskiego, tak długo największy nawet formalista nie mógł stwierdzić, że Polski nie ma. Tak twierdził tylko wróg — ale ten czuł za to, że Polska jest, że Polski ujarzmić nie można.

Dzięki więc flocie polskiej, walczącej od pierwszego po ostatni dzień wojny, walka zbrojna narodu polskiego nie uległa najmniejszej nawet przerwie.

To również — w dniu święta Marynarki Wojennej — trzeba zapisać na jej dobro.

Gdy nadszedł tak długo oczekiwany i tak drogo okupiony dzień zwycięstwa, zdawało się, że flota wojenna prędzej niż inne oddziały polskich sił zbrojnych będzie mogła wrócić do kraju. Okupiła to prawo latami bojów, hekatombą ofiar ludzi i okrętów, które prawem wojny i zrządzeniem losu spoczęły snem wiecznym na dnie mórz i oceanów.

Niestety, dzień zwycięstwa, kładący kres wojnie, stał się początkiem gry politycznej. Okrętom zbroczonym krwią polskich marynarzy, nie danym było wrócić do ojczystych portów. Zamknięto również drogę do powrotu marynarzom, bądź presją i przeszkodami, bądź wprowadzeniem ich — zdążających przez lata wojny, przez dróg morskich zawiłość najprościej ku Ojczyźnie — na bezdroża i pułapki polityki.

Upływa już drugi rok — a polskie okręty i ich załogi wciąż jeszcze są zdala od Ojczyzny. Tylko kilka jednostek ma wrócić do Polski. Inne mają pójść na złom, inne wreszcie na służbę do obcych.

Taką jest zapłata za wierność, za przelaną krew, za wspólną walkę.

Ale flota polska odradza się. Nie zasobna jeszcze w sprzęt, nieliczna ludźmi, świadoma jednak zadań, jakie przed nią stają, wytrwale i uparcie odbudowuje swoje kadry, szkoli się i zdobywa nowe jednostki.

Miast jednego portu i kilkudziesięciu kilometrów wybrzeża, ma teraz portów kilkanaście i 500-kilometrowy brzeg. Na Bałtyku nie będzie osamotniona, znajdzie wsparcie swego potężnego sprzymierzeńca.

Zrujnowany kraj nie jest w stanie szybko odbudować i powiększyć do właściwych ram swoją flotę wojenną.

Ale twarda wola odbudowy, którą przejawia naród polski we wszystkich dziedzinach, znaj-

dzie również swój wyraz w odbudowie i rozbudowie floty wojennej.

W dniu 10-tym lutego, w dniu Święta Marynarki Wojennej cały naród polski myślą i sercem jest przy niej. Za jej boje. Za jej męstwo. Za krew i za śmierć bohaterską. Za trud codzienny i pracę. Za wykonaną służbę i za wolę przyszłej wiernej służby.

Jednaką troską i myślą serdeczną otacza w tym dniu tych, którzy strzegą odzyskanego polskiego brzegu, jak i tych, którzy zdala od rodzinnej ziemi i ojczystych wód czekają z tęsknotą dnia powrotu.

Bo jedno jest pewne: gdziekolwiek jest polski marynarz, wie, iż Polsce i polskiemu przysiągł wierność morzu. Że złoty pierścień zaślubin, symbol wiernej służby i dozgonnej miłości, wrzucił przed laty w fale polskiego morza. Że tam jego dom, tam jego port, tam jego Ojczyzna. ●

Dr. Bronisław Miazgowski

EGZAMIN DOJRZAŁOŚCI

Życie jest szkołą. Ono wydaje patenty na obywatela, społecznika, patriotę. Ono piętnuje egoistów, warchołów, próżniaków. W chwilach dziejowych całe społeczeństwo zdaje egzamin życiowy.

Społeczeństwo polskie zdało egzamin w dniu 19 stycznia bieżącego roku. W dniu tym naród dowiódł, że dorósł do samodzielności.

Jako pokłosie minionej wojny istniał obok rządu Jedności Narodowej, szczątkowy „rząd londyński". Władcy bez kraju, wodzowie bez armii.

Powstała z ruin nowa Polska. Zaludniła obszary nadodrzańskie, odzyskała ziemie piastowskie, zagospodarowała wybrzeże morskie, wprowadziła reformy społeczne i gospodarcze, ustabilizowała walutę. Wszystkie państwa na świecie uznały Rzeczpospolitę Polską „de facto i de jure". Powstało Wojsko Polskie, Marynarka Wojenna. Życie poszło naprzód normalnym trybem. A mimo to ci, którzy opuścili nas w dniach grozy, chcieli rządzić dalej, budowali przyszłość na... bombie atomowej, na perspektywach zgliszcz nowej wojny.

Dzień 19 stycznia przesądził los „londyńczyków", przekreślił nazawsze ich złudne nadzieje i rachunki. Z urn wyborczych wśród powagi niezmąconej niczym, wyszło świadectwo p r a w d y. Polska jest demokratyczną. Blok Stronnictw Demokratycznych zwyciężył.

Nie jest to zwycięstwo partii tej czy innej. „B l o k" zcementował większość narodu, dojrzałą do oceny doniosłości reform. Młode pokolenie, jakkolwiek nie brało udziału w wyborach, wciągnięte było w orbitę akcji przedwyborczej, emocjonalnie przeżywając nastroje. Jest rzeczą wskazaną, aby miało własny pogląd na wynik wyborów.

Dzień 19 stycznia był dniem tryumfu orientacji p o l s k i e j nad orjentacją o b c ą. Zwycięstwo W a r s z a w y, jako ośrodka promieniowania na cały kraj i na rzesze rodaków, rozsianych w całym świecie, jest klęską „L o n d y n u", klęską tych, którzy wmawiali światu, że w Polsce rządzą uzurpatorzy przy pomocy obcych bagnetów, że zaprowadzili reformy, obce duchowi narodu.

Wynik wyborów zadał kłam tym twierdzeniom. Nowa Polska rolniczo-przemysłowa, morska, jest d e m o k r a t y c z n ą. W ciągu krótkiego czasu rząd jej zdał egzamin: zagospodarował Ziemie Zachodnie i wybrzeże, zajął się uprawą morza, wskrzesił przemysł z ruin, zorganizował handel zamorski, pobudował flotę i porty, nawiązał kontakty ze światem, zabezpieczył granice lądowe i morskie, zapewnił spokój i bezpieczeństwo obywateli.

Czy mógł dokonać czegoś więcej inny rząd, lub ten sam bez współpracy wszystkich, miłujących Ojczyznę? Czy wyniki osiągnięte nie są sprawdzianem wielkiej i ofiarnej pracy dla państwa? W Polsce żaden sektor nie został zaniedbany. Dymią fabryki, kwitnie przemysł, rodzi się zdrowy handel polski. Na szlakach komunikacyjnych lądowych, wodnych i morskich pulsuje nowe życie. Pracują warsztaty i zakłady. W szkołach uczy się młodzież, której udostępniono naukę ogólną i specjalną w skali nieznanej dotąd u nas. Dalszy etap rozwoju oparto na planie trzyletnim, który gospodarkę narodową oprze na zasadach naukowej organizacji, osiągając standard z roku 1939, a nawet przewyższając go.

Zwycięstwo Bloku Demokratycznego ma doniosłe znaczenie dla młodego pokolenia, które kontynuując reformy społeczne i gospodarcze doprowadzi kraj do rozkwitu, wziąwszy w spuściźnie po ojcach Polskę, zdrową od podstaw, silną, urządzoną.

Nad Bałtykiem powstaje nowe państwo. Jest nim P o l s k a m o r s k a. Powstaje szkoła charakterów, tężyzny fizycznej i duchowej. Ta nowa Polska potrzebuje ludzi morza, pracowników morza.

Wychowanie młodego pokolenia morskiego powierzyły najwyższe czynniki w Państwie Lidze Morskiej, powierzyły jej przygotowanie społeczeństwa do realizacji zadań morskich. Nie jest to zadanie łatwe, ani proste. Morze wymaga kapitału, pracy i w i e d z y, karnej załogi, zgranej, wyćwiczonej, śmiałej, czujnej, gotowej do walki z nieubłaganym żywiołem.

Morze nie zniesie tchórzów, nieuków, blagierów. Morze wypluje każdego, kto niezdolny jest do walki. Bo żywioł jest jedynym bezapelacyjnym egzaminatorem zdolności i przygotowania człowieka. Ono wydaje patenty „ludziom morza".

• • •

Pismo nasze od zarania poświęcone jest przygotowaniu młodego pokolenia do pracy na morzu. Ale samo czasopismo nie wystarczy. Nie wystarczy również samokształcenie, bez praktyki wodnej, bo morzu oddać trzeba gotowego człowieka.

Liga Morska wziąwszy na swe barki ciężar przygotowania Polaka morskiego, apeluje do was, czytelnicy, abyście zrzeszali się w kołach szkolnych, w hufcach morskich, organizowali ośrodki wychowania wodnego, zaprawy i praktyki morskiej. Ogrom pracy, jaki czeka nas, aby zastąpić obcych rybaków, marynarzy, żeglarzy, wodniaków i szkutników, jest tak wielki, że tylko zbiorowy wysiłek może podołać zadaniu.

Liga Morska w planie pracy na rok bieżący udostępni młodzieży wszystkie ośrodki wychowania wodnego i morskiego. Będzie ich dość, aby zaspokoić potrzeby szkolenia. Ale przyjęcie do ośrodka wodnego zależne będzie od pracy „lądowej", w kołach szkolnych, w hufcach morskich. To też zawczasu zrzeszajcie się na terenie szkół, warsztatów pracy, tworząc ogniwa Ligi Morskiej.

Wiedza o morzu, praktyka morska to dzieło, którego poznanie wymaga etapów pracy, studiów, ćwiczeń. Liga Morska uczyni wszystko, co jest w jej mocy, aby czas ten umilić wam i skrócić przygotowanie na „wilka morskiego". Ale inicjatywa, werbunek chętnych leży w waszych rękach. Wy sami musicie decydować o własnym losie i o losie Polski nowej, nieznanej jeszcze ogółowi, ale wielkiej w zamiarach i planach, Polski morskiej.

REJS „DARU POMORZA" II

Ósmego dnia podróży na horyzoncie ukazują się ciemne zarysy lądu. W miarę zbliżania się rosną aż do ogromu gór, między którymi ciągnie się wąska szczelina. Trzymamy na nią kurs. Jest to cieśnina Gibraltarska, którą wobec przeciwnego wiatru przechodzimy na motorze. Z lewej burty wznoszą się wysoko skaliste, szare góry Hiszpanii, po prawej także same — Afryki.

We wschodnim końcu cieśniny sterczy odosobniona o osobliwym kształcie skała - góra. To Gibraltar — sławna twierdza angielska, zwana przez jej posiadaczy kluczem do Morza Śródziemnego. Jest nim istotnie. Zatrzymamy się tu w drodze powrotnej z Marsylii. Tymczasem znowu pod żaglami idziemy czas jakiś



Fot. Staszewski

wzdłuż wybrzeży hiszpańskich. Poraz wtóry tracimy ląd z oczu na 5 dni. Dalej jest wybrzeże Zatoki Lionskiej z Marsylią, celem obecnego etapu naszej podróży.

Wchodzimy do portu w Marsylii w poniedziałek 26 sierpnia o g. 16-tej. Cumujemy w Basin de Joliette, gdzie na wybrzeżu oczekują reporterzy. Następnego dnia fotografie nasze-



Fot. Staszewski

go statku zdobią popołudniowe wydania miejscowych pism. Wtorek mija na oficjalnych przyjęciach. Przed południem gościmy u siebie naszych przedstawicieli dyplomatycznych przy rządzie francuskim oraz delegację Polonii francuskiej, której część, złożona z płci pięknej, przybywa w polskich strojach regionalnych. Popołudniu w obecności dowódcy floty francuskiej i generałów armii lądowej nasz komendant składa wieniec przy pomniku marynarzy i wojsk kolonialnych francuskich. Bezpośrednio potem związek oficerów franc. mar. handlowej podejmuje nas w swoim lokalu lampką wina.

Przedpołudnie następnego dnia spędzamy na zwiedzaniu portu. Widać tu duże zniszczenie. Wiele statków leży jeszcze na dnie, wiele ma-

gazynów i nadbrzeży zniszczonych, wszędzie pracują ludzie przy naprawie. Popołudniu idziemy na przyjęcie, tym razem do Chambre de Commerce, francuskiej Izby Handlowej. Jeszcze jeden dzień pozostajemy w słonecznej Marsylii. Chcielibyśmy zostać jeszcze dłużej, niestety, już w piątek 30 sierpnia opuszczamy port, aby na tej samej trasie rozpocząć drogę powrotną do Gdyni.

Do 6 września żeglujemy pod zmiennymi wiatrami Morza Śródziemnego. Czas używa na ćwiczeniach i wykładach. Do Gibraltaru podchodzimy dobrze po północy, a do portu wchodzimy nad ranem. Nie ma tu tylu oficjalnych wizyt, jak w innych portach. Chodzimy sobie więc „luzem", gapiąc się, na co się komu podoba. W niedzielę idziemy w szyku zwartym do kościoła, budząc głośnym śpiewem zaspanych hiszpańskich mieszkańców maleńkiego miasteczka, leżącego u stóp olbrzymiej, naturalnej angielskiej twierdzy.

Jest gorąco, udajemy się więc na plażę, na wschodni stok skały. Po drodze z portu, leżącego w zatoce po stronie zachodniej mijamy lotnisko, położone na równinie u stóp góry. Tuż za lotniskiem znajduje się granica hiszpańska, a blisko za nią dobrze widoczne gołym okiem białe domy La Linea. Ostatniego dnia pobytu w Gibraltarze przychodzimy na to lotnisko, aby w miejscu, gdzie 4 lipca 1943 roku zginął tragicznie Generał Sikorski, złożyć hołd Jego pamięci. Na miejscu wypadku Anglicy wmurowali tablicę pamiątkową.

Tym kończymy nasz pobyt w Gibraltarze, bo już następnego dnia, we wtorek 10 września o 15.15, holownik „Bambler" wyprowadza nasz statek z portu. Kilka godzin pozostajemy w zatoce na kotwicy, aby o 18.30 podnieść ją, postawić wszystkie żagle i w godzinę później stracić z oczu wysoką, jasną plamę skały Gibraltaru.

Kurs na zachód. Przez następnych kilka dni równego, pomyślnego wiatru, robimy wciąż obserwacje astronomiczne, aby nabrać wprawy w tej dość trudnej sztuce, niezbędnej jednak dla oficera-nawigatora. W czwartek 19 września, gdy pozycja statku wynosiło 47 stopni 52,5 minut szerokości geograficznej półn. i 13 stopni 5 minut dług. geogr. zachodniej, otrzymujemy pierwsze wiadomości o sztormie, idącym z N-W.

Rzeczywiście nie daje on na siebie długo czekać. Wysoka, stroma fala i silny, bo dochodzący do szybkości 18 m. na sekundę wiatr, zastaje statek i takielunek przygotowany do przyjęcia go. Przy szczelnie zakrytych lukach, chodząc po pokładzie wzdłuż rozpiętych w tym celu lin i obywając się suchym prowiantem, zamiast normalnej, ciepłej zupy, przetrzymujemy bez poważniejszych wypadków 3 dni, w czasie których sztorm wyczerpuje swoją moc. Jedyną przykrością, wyrządzoną nam przez złośliwego Neptuna, było zrzucenie jednej z szalup z bloków, przy której to okazji wyłamały się trzy górne deski z jej poszycia. Niespodziewane i niepożądane bynajmniej kąpiele, sprawiane przez wskazującą od czasu do czasu falę, nie wchodzą oczywiście w rachubę.

Pilot, który wszedł na pokład 22 września, aby wprowadziś „Dar" do Portsmouth, żywo wypytuje komendanta o to, jak statek i załoga przetrzymała sztorm, jakiego, według jego twierdzenia, nie notowano w tych okolicach od lat 30. W kwestiach pogody Anglicy często są przesadni, nam się wydaje, że przesadzili i tym razem.

Portsmouth jest centralnym portem wojennym Wielkiej Brytanii. Tu także mieściła się główna baza floty alianckiej podczas inwazji 1944 roku. I dziś stacjonuje tu olbrzymia ilość okrętów wojennych, od najmniejszych ścigaczy, aż do wielkich pancerników. Wśród nich, w środku portu strzelają w górę wysokie maszty „Victory", okrętu admirała Nelsona, z pokładu którego dowodził flotą angielską w bitwie pod Trafalgar. „Victory" stoi w suchym doku i jest wielkim eksponatem muzealnym, utrzymany zresztą w stanie takim, w jakim znajdował się podczas służby. Zwiedzamy ten okręt, jak również leżące w pobliżu muzeum marynarki brytyjskiej.

Portsmouth, poza muzeum Dawida Copperfielda, mieszczącym się w domu, w którym ten pisarz przyszedł na świat, nie posiada zbyt wielu ciekawych obiektów zabytkowych. Jest za to bogate w boiska sportowe. Rozgrywamy tu dwa spotkania w piłce nożnej z marynarzami angielskimi, z których jedno przegrywamy i jedno wygrywamy. Na zakończenie pobytu idziemy do teatru, gdzie oglądamy występy ango-polskiego baletu pod współkierownictwem i z udziałem Lody Halamy.

Portsmouth i Anglię żegnamy 1-go października o 10.40. Droga prowadzi przez znane nam sprzed 3 miesięcy tereny, z tymi tylko zmianami, że nie trzymamy się nurtów, wytyczonych wśród pól minowych, gdyż te ostatnie wytrałowano w międzyczasie. 5 go października nad wieczorem mijamy przylądek Skagen, w godzinę później znajome Frederikshavn, a następnego dnia, w niedzielę, rzucamy kotwicę na redzie Ystad, portu i miasta na południowym wybrzeżu Skanii.

Trasa podróży została o tyle zmieniona w stosunku do początkowego projektu, że zamiast do Göteborga, idziemy do Sztokholmu, nie możemy jednak przyjść tam za wcześnie, i to jest właśnie powodem postoju na kotwicy, trwającym 3 dni. W tym czasie doprowadzamy statek do kwitnącego stanu na oficjalną wizytę w stolicy Szwecji. 9 go płyniemy dalej. Podobnie jak podczas pierwszej podróży płyniemy wzdłuż niskich wybrzeży długiej i wąskiej wyspy Oland. Latarniowiec „Almagrundet" jest punktem, od którego zmienia się kurs w stronę skalistych wybrzeży Skandynawii. Odtąd za burtą miast dotychczasowej dali wodnej ściele się piękny krajobraz szkerów.

Farwater wije się wąską wstążką wśród setek małych wysepek, porośniętych szpilkowym i liściastym lasem, którego piękno podkreśla

barwna szata jesieni. Wśród drzew, nad miniaturowymi zatoczkami stoją domki o kolorowych ścianach i kolorowych szybach w oknach.

14-go o 10-tej rano wchodzimy do portu w Sztokholmie. Cumujemy pośrodku kanału portowego na beczce. Popołudniu jedziemy motorówkami na zwiedzanie portu i miasta, bo Sztokholm leży na wyspach, poprzedzielanych szerszymi i węższymi kanałami, przez które przerzucono piękne w wyglądzie i mocne w budowie mosty. Tylko stara dzielnica miasta zawiera w sobie zabytkowe budynki, jak zamek królewski, ratusz, operę itp. W okół centrum leżą dzielnice mieszkaniowe, zabudowane nawskroś nowoczesnymi domami. Wszędzie dużo zieleni, wody, przestrzeni. W nocy, całe miasto olśniewa przybysza z krajów dotkniętych wojną, bogactwem świateł. Jasno oświetlone ulice i sklepy, ogromna ilość barwnych, świetlnych reklam i napisów, czyni ze Sztokholmu miasto z bajki.

Drugiego dnia pobytu w stolicy Szwecji uczestniczymy w uroczystości dekoracji wyższych oficerów szwedzkiej floty królewskiej przez posła R. P. w Sztokholmie, odbywającej się na pokładzie „Daru Pomorza".

Dwukrotnie jeszcze wychodzimy na kilka godzin na ląd. W tym czasie odwiedzamy między innymi tutejszą Szkołę Morską. Żegnani przez liczną grupę rodaków i autochtonów opuszczamy Sztokholm o 12.30 18-go października. Na przygotowaniach do godnego wystąpienia w Gdyni szybko upływa nam czas. Bałtyk, dotychczas łaskawy dla nas i tym razem nie robi nam wstrętów. 21-go wieczorem rzucamy kotwicę na redzie, a 22-go o 9-tej rano podchodzimy do Dworca Morskiego, skąd wyruszyliśmy 3 miesiące temu.

Na molo czekają nas ci, do których mimo mnóstwa i bogactwa wrażeń, jakie dały nowooglądane lądy i ludzie — potrafiliśmy zatęsknić.

Jerzy Kalwasiński

KRUSZWICA

Wita cię już z oddali widniejący duży masztrejowy z banderą Ligi Morskiej — i barwne chorągiewki kodu — odcinające się wesoło na tle nieba, zaledwie minesz rynek i znaną fabrykę win Makowskiego.

Smutny do niedawna obóz poniemiecki zamienił się wnet w śmiejący się — pełen zieleni, kwietników — ośrodek. Pięknie położony za miastem, rozległy na 9,5 ha teren ośrodka — przyległy bokiem do jeziora, świeżo malowane budynki rozmieszczone wokoło dużego klombu i boiska piłki nożnej jezioro — i widniejąca nad jego taflą i kłębem zieleni drzew, znana legendarna „Mysia Wieża" — oto pierwszy rzut oka i pierwsze wrażenie z ośrodka.

W przystani kołyszą się na wodzie jednostki flotylli — nowiutkie, małe, duże, w oczekiwaniu, kiedy wreszcie będą mogły wyjść w jezioro, jak to się mówi po żeglarsku. A jezioro nęci. Ginie gdzieś w oddali za półwyspem — srebrzy się w pięknej oprawie drzew i zarośli przybrzeżnych. Wszak znęciło tu już dawniej Szczep Piastowy — stało się jego kolebką. Nic więc dziwnego, że dzień otwarcia ośrodka w połowie czerwca 1946 r. stał się uroczystością ogólną, na którą prócz oficjalnych przedstawicieli przybyło kilka tysięcy młodzieży i dorosłych osób, nie tylko związanych z nią i bezpośrednio tą placówką zainteresowanych z Kruszwicy, Inowrocławia, Bydgoszczy, Poznania i Łodzi. Szczególnie łódzki okręg Ligi Morskiej, który zorganizował masę młodzieży i całą prawie rzeszę robotniczą fabryk przemysłowego miasta, znalazł tu teren swojej działalności, organizując liczne wycieczki. Prawie 30.000 osób poznało ubiegłego lata ośrodek i stwierdziło, jaką działalność rozwija Liga Morska, umożliwiając swym członkom poznanie pięknego jeziora i zabezpieczając prawie bez środków, w pierwszej fazie odbudowy Polski, tak piękną placówkę. Bo całe lato na terenie ośrodka oprócz kursów żeglarskich, wycieczek i imprez sportowych, odbywały się wszystkie większe uroczystości ogólne, jak Święto Morza, Dożynki i t. p.





Flotylla ośrodka, to jego bogactwo i atrakcja dla wszystkich uczestników i gości. Od małych o 5 m. kwadratowych żagla bajbotów, lub inaczej zwanych bąków, których jest tu osiem, trzech dużych szalup po 30 m. kwadratowych żagla i osiem pięknych jolek olimpijskich, do trzech potężnych motorówek, każdy amator sportu żeglarskiego, a nawet żeglarz z patentem, znajdzie cośkolwiek dla siebie. Szczególnie



pociągają znawców te jole, którymi można pływać choćby na międzynarodowych regatach. Nie wszystkie jednostki są już gotowe, potrzebna poważniejsza toaleta sześciu jolkom, jednej motorówce i jednemu bąkowi, ale to co jest już w tej chwili, może zaspokoić wybredne nawet życzenia większej grupy amatorów i uczniów. W szopie czeka na wykończenie mały kuter, ofiarowany przez okręg łódzki L. M., kuter, o którym wiadomo, że jest to korek, który może śmiało igrać z falami morskimi i wypłynie po wykończeniu na szersze wody. A więc znajdują się tu razem 23 jednostki.

W ośrodku przebywała grupa uczniów, z których wyeliminowano stałe załogi. Wszyscy uczestnicy skorzystali wiele z praktyki żeglarskiej, mając do dyspozycji liczne i różnorodne jednostki.

Prace nad odpowiednim przygotowaniem ośrodka dla przyjęcia na kursy szkolen owe naraz około 150 i pomieszczenie w warunkach obozowych około 600 osób, uczestników wycieczek, nie są jeszcze ukończone i trwają bez przerwy. Po wykończeniu instalacji elektrycznej, wodociągowej, łazienki, natrysków, po urządzeniu kuchni i pracowni, wiele pracy i gotówki potrzeba na pełne wyposażenie ośrodka.

Jest piękny plan jego rozbudowy, przedstawiony na dużym plastycznym modelu, który winien być stopniowo realizowany. Piękny ten ośrodek uruchomiono z inicjatywy i na koszt Ligi Morskiej i przy materialnej pomocy wojewody, wojska i społeczeństwa — dzięki energii i poświęceniu kierownictwa i współpracowników. Pierwszy po uruchomieniu ośrodka sezon wykazał, że służy on nie tylko młodym żeglarzom, ale przez udostępnienie masie młodzieży i dorosłych wykorzystanie flotylli i umożliwienie zwiedzenia pięknego jeziora spełnia rolę propagandową zadań Ligi Morskiej i ilustruje jej wkład w dzieło ogólnej odbudowy kraju.

Władysław Kasprzyk

WYSZKOLENIE ŻEGLARSKIE (IV)

NA STOPIEŃ KAPITANA JACHTOWEJ ŻEGLUGI MORSKIEJ

1) **Wiadomości ogólne.**
2) **Jacht żaglowy — jego budowa, wyposażenie, konserwacja.**
3) **Teoria żeglowania.**
4) **Teoria manewrów.**
5) **Sztormowanie.**
6) **Awarie.**
7) **Meteorologia.**

1—7 jak w odnośnym programie na sternika morskiego.

8) **Locja**, jak w programie na sternika morskiego oraz:

Znajomość tablic odpływów i przypływów.

Pływanie na prądzie.

Przygotowanie podróży wg. locji i spisu latarń.

9) **Nawigacja.** Jak w programie na sternika morskiego, oraz:

Pojęcie o loksodromie i ortodromie.

Określenie miejsca wg. kąta pionowego i wysokości.

Zliczenie proste i zestawne.

Unikanie miejsc niebezpiecznych za pomocą kąta poziomego.

Biegłe wykreślenie kursów na mapie z uwzględnieniem wszystkich przeszkód nawigacyjnych.

Umiejętność praktycznego określenia dewiacji i sporządzania tablic wg. nabieżników, przedmiotów na lądzie, azymutu Słońca.

10) **Astronomia.**

Współrzędne ciał niebieskich. Ruchy ciał niebieskich. Rodzaje czasów i ich zmiana.

Sekstant — budowa, błędy, poprawki. Używanie sekstantu.

Zegarki obserwacyjne, porównanie czasów.

Moment wschodu i zachodu Słońca. Określenie szerokości geograficznej z kulminacji Słońca.

Określenie pozycji wg. linii Sommera dowolnym sposobem.

Znajomość polskich tablic nawigacyjnych i posługiwanie się nimi.

Znajomość „Nautisches Jahrbuch".

11) **Sygnalizacja.**

Dokładna znajomość Kodu międzynarodowego.

12) **Przepisy.**

Prawa i obowiązki kapitana.

Biegła znajomość przepisów o prawie drogi, policyjnych, portowych, obcych.

Biegła znajomość zachowania się po zderzeniu, sporządzanie protestu, przekazanie go Tow. Asek.

Abandon, manifest, deklaracja celna.

Zakres czynności kapitana przed wyjściem w podróż zagraniczną pod względem gospodarczym, takielunku i służby jachtowej.

Umiejętność układania ról jachtowych. Wydawanie komend i przeprowadzanie alarmów.

13) Zasady higieny i udzielania pomocy w nieszczęśliwych wypadkach (ratowanie tonących).



Harcerki — żeglarki

Fot. Staszewski

Model okrętu podwodnego

„Wilk", „Ryś" i „Żbik" są okrętami podwodnymi typu minowców. Ich wyporność wynosi na powierzchni 980 ton, w zanurzeniu 1250 ton. Szybkość na powierzchni 14 węzłów, pod wodą 9 węzłów. Uzbrojenie składa się z 1 działa 100 mm., 2 CKM plot., 6 wyrzutni, torped 550 mm. (4 na dziobie, 2 na rufie) i 38 min. Zasięg pływania nawodnego przy szybkości 10 węzłów wynosi 3500 mil morskich, podwodnego przy szybkości 5 węzłów 100 mil morskich. Załoga składa się z 42 ludzi.

Wszystkie 3 okręty wybudowane były na stoczniach francuskich w latach 1927 — 1931 („Wilk" na stoczni w Le Havre, „Ryś" w Nantes, „Żbik" w Blainville).

We wrześniu 1939 roku „Wilk" przedostał się do Anglii, gdzie przebywa dotychczas, „Ryś" i „Żbik" zostały internowane w Szwecji, skąd wróciły do Polski we wrześniu 1945 r.

Działania wojenne tych okrętów, opracowane na podstawie książek: St. Strumph-Wojtkiewicza „Sikorski i Jego żołnierze" i Jerzego Pertka „Wielkie dni małej floty", przedstawiają się następująco:

„Z chwilą wybuchu wojny polskie okręty podwodne otrzymały rozkaz opuszczenia bazy i udania się na wyznaczone stanowiska, gdzie miały przeprowadzać służbę patrolową. Rychło też zostały zaatakowane przez niemieckie jednostki nawodne i lotnictwo, które miały tak miażdżącą przewagę, że okręty polskie nie tylko nie były w stanie odnieść żadnego sukcesu w bezpośredniej walce, ale z największą trudnością i tylko dzięki niezwykłym zdolnościom nawigacyjnym dowódców udało im się uniknąć zatopienia, choć wszystkie odniosły mniej lub bardziej poważne uszkodzenia od bomb głębinowych, których Niemcy rzucili około 200 sztuk. Jeden tylko „Ryś" naliczył w ciągu kilku godzin około 80 detonacji, rozrywających się w jego pobliżu bomb".

„Dnia 11-go września 1939 r. niemiecki komunikat ogłosił o zniszczeniu całej floty polskiej, a w szczególnośc 5 okrętów podwodnych. Nie było to prawdą. Prócz wyprawionych do Anglii kontrtorpedowców, nie tylko ocalały, ale działały na Bałtyku przez okres 15—40 dni wszystkie polskie okręty podwodne. Po wyczerpaniu zasobów i doznanych uszkodzeniach, 3 z tych okrętów dały się, stosownie do posiadanych instrukcji, internować w portach szwedzkich, skąd po wojnie szczęśliwie powróciły do Gdyni. Są to: „Sęp" (1175 t.) oraz „Ryś" i „Żbik" (każdy po 980 t.).".

„Identyczny z dwoma ostatnimi O. R. P. „Wilk" zasługuje na dłuższą wzmiankę. Już dn. 1 września 1939 r. miał on spotkanie z dwoma niemieckimi traulerami. Okręt atakowany był w nakazanym sobie sektorze przez nieprzyjacielskie okręty i samoloty dnia 3 i 5 września. Uszkodzony przez bomby, odszedł ku północy, skąd zameldował o konieczności remontu i otrzymał od dowódcy floty rozkaz dokonania próby przedarcia się do Anglii".

„Dowódca „Wilka" kpt. mar. Bogusław Krawczyk miał zapas ropy, wystarczający na 10 dni. Dnia 12 września skierował okręt w stronę Sundu. 14 września okręt obserwował ruchy statków w rejonie Tralleborga. Wieczorem tego dnia dowódca okrętu zdecydował się na przejście przez kanał Flintrinne. Liczył się on z istnieniem pól minowych oraz możliwością spotkania nieprzyjaciela w wąskim przejściu, ale z drugiej strony także i z tym, że natknie się na okręty duńskie i szwedzkie. Dlatego postanowił nie atakować, a w razie potrzeby prowadzić tylko walkę obronną.

Dramatyczne przejście przez Sund tak zostało ujęte w raporcie przez nieżyjącego już kap. mar. Krawczyka:

„O godz. 20.00 okręt wynurzył się i obrał kurs w kierunku latarni Folsterborog. Okręt był w stanie alarmu bojowego.

Pierwsza, spostrzeżona przy boi Folsterborog sylwetka, była wrakiem dużego statku. W Kopenhadze, Malmoe i na wyspach duńskich odbywały się ćwiczenia reflektorów. Po wejściu okrętu do kanału Flintrinne, spostrzeżono na kontrkursie światła nawigacyjne dwóch okrętów wojennych. Szły zaciemnione wprost na O. R. P. „Wilk", tak że zachodziła możliwość zderzenia się. Sylwetek nie można było rozpoznać. W momencie, kiedy spotkane okręty znalazły się za rufą, w odległości około 50 metrów, dowódca okrętu stwierdził, iż były to kontrtorpedowce niemieckie typu „Maas" i „Wolf". Po kilku minutach jeden z nich reflektorami oświetlał „Wilka" z daleka, przez kilkanaście sekund.

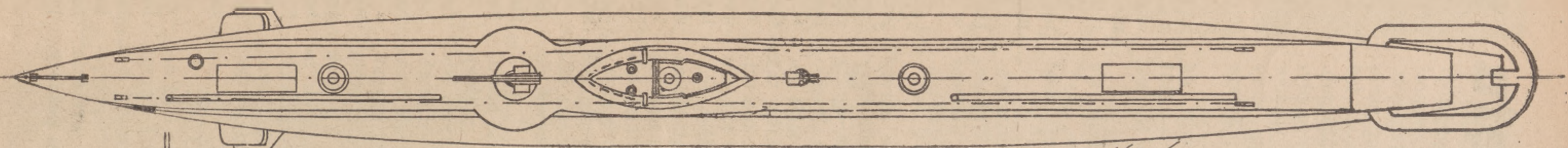
W przekonaniu, iż nieprzyjaciel zauważył „Wilka", dowódca okrętu zwiększył szybkość, aby zdążyć wyjść z kanału i uzyskać możność manewru oraz użycia działa.

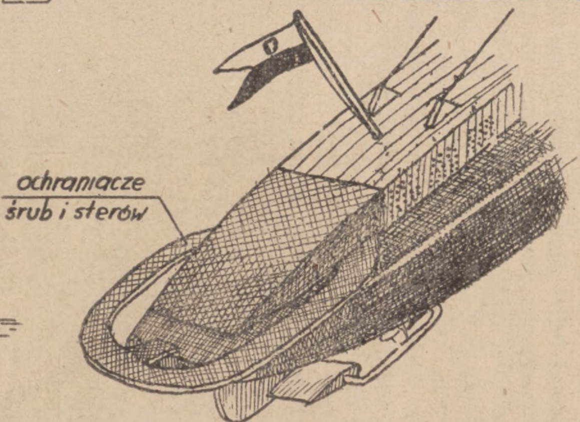
Kontrtorpedowce jednak, na szczęście, nie zawróciły. W związku z tym okręt zmniejszył szybkość i w ciągu nocy przeszedł Sund poza Kullen.

W dniu 15 września okręt zameldował do dowódcy floty o przejściu Sundu. Dnia 19 września „Wilk" nawiązał łączność z admiralicją brytyjską, a 20-go został spotkany przez H. M. S. „Sturdy", który przeprowadził O. R. P. „Wilka" do Rosyth po paliwo, a następnie do Scapa, gdzie załoga okrętu była bardzo serdecznie witana przez Anglików".

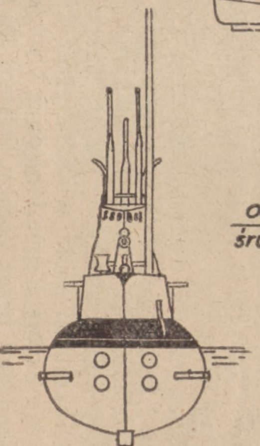
Od tego czasu „Wilk" pływa przez cały czas wojny w marynarce polskiej w Anglii, gdzie bierze udział w licznych patrolach, minowaniach wód nieprzyjacielskich i t. p. Jedną z ciekawszych przygód miał w czerwcu 1940 r., gdy napotkał na pół wynurzony niemiecki okręt podwodny. „Spotkanie było niespodziewane, na

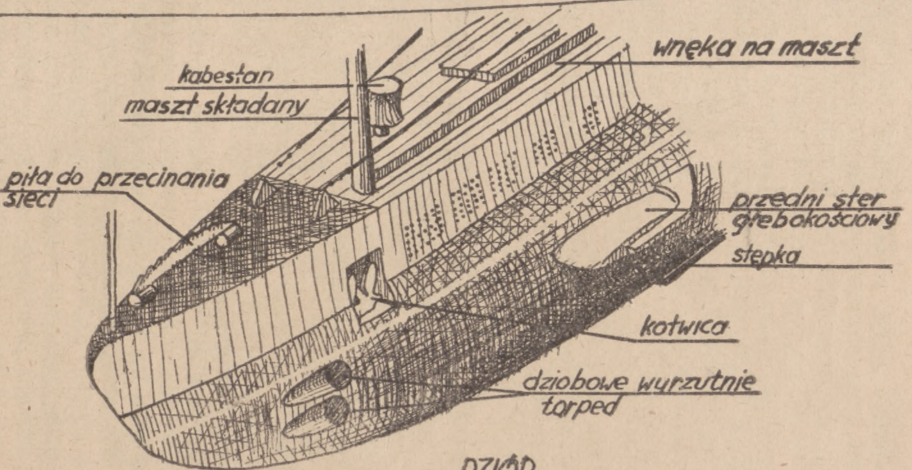
MODEL OKRĘTÓW PODWODNYCH
O.O.R.P. „WILK" „RYŚ" i „ŻBIK"
SKALA 1:200



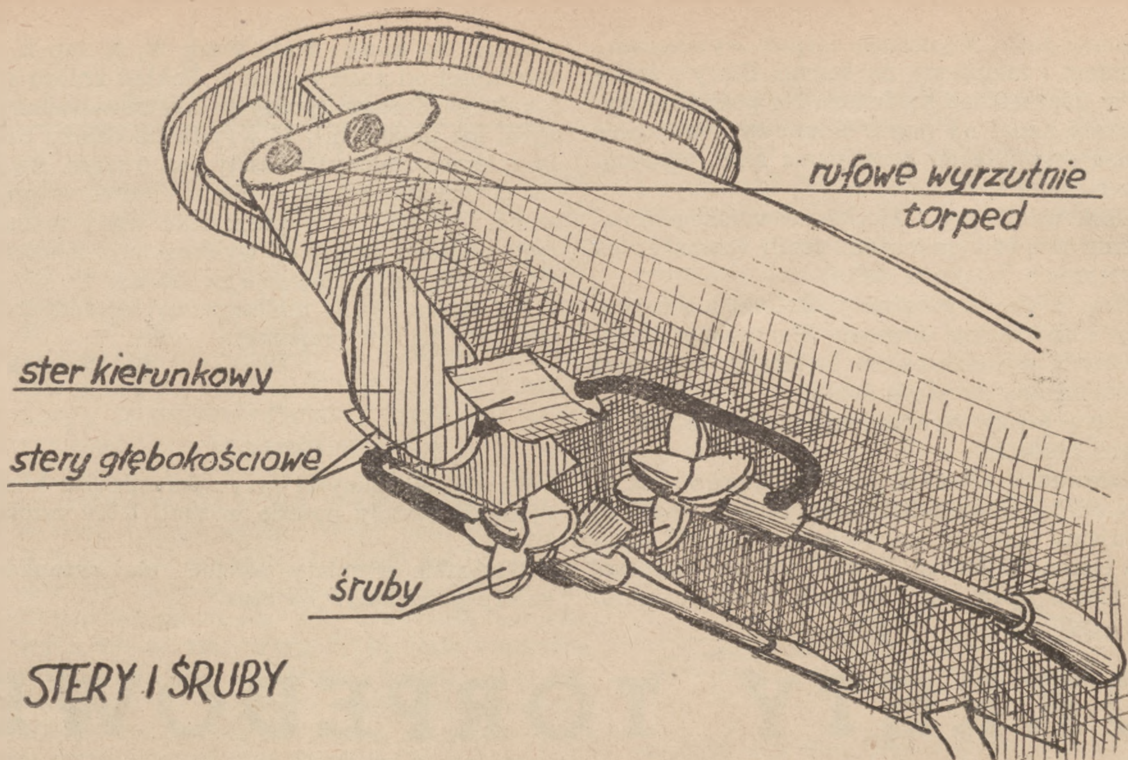


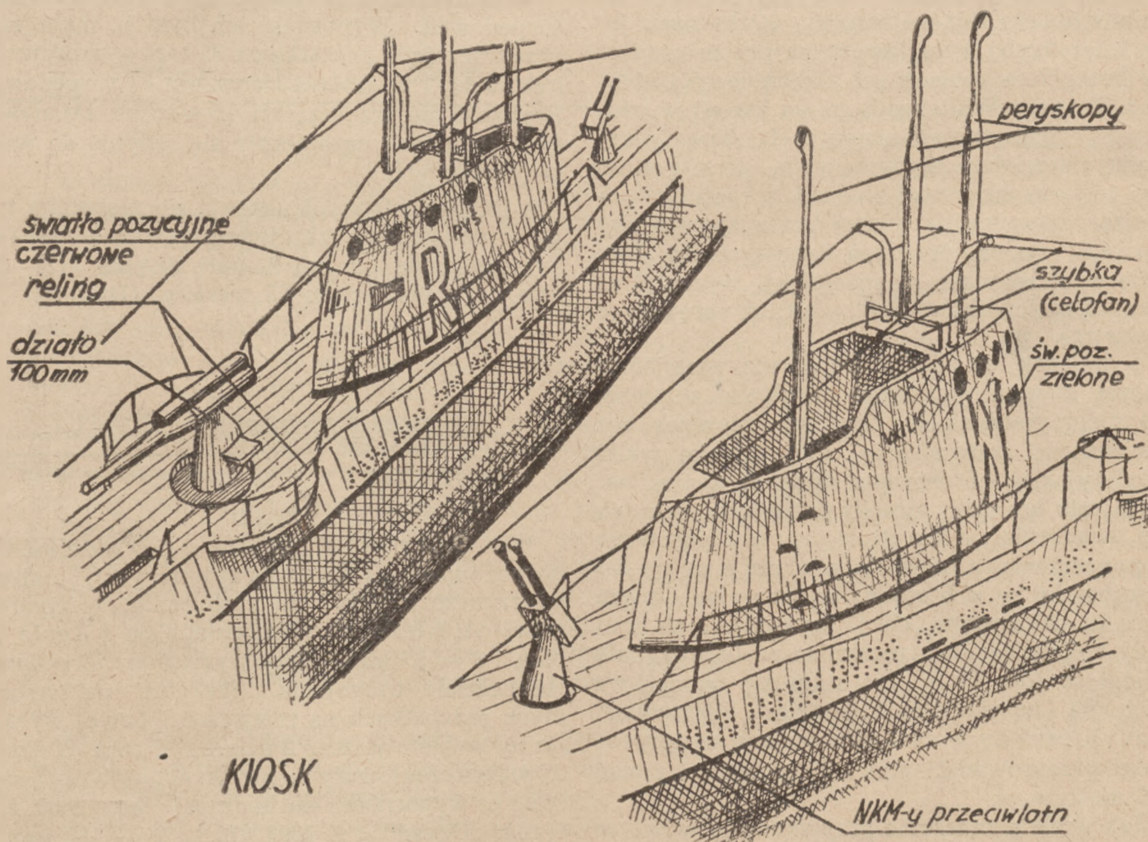
RUFA





DZIÓB





bliski dystans. „Wilk“ uderzył taranem, zatapiając nieprzyjaciela“.

BUDOWA MODELU

Model okrętów podwodnych wykonujemy prawie całkowicie z drzewa.

Rysunki wykonane są w skali 1:200, a więc w tej samej wielkości co model.

Kadłub wykonany jest z dwóch części. Część pokładowa i część, w której znajdują się zbiorniki balastowe.

Pierwszą część wykonujemy z listwy z odpowiednim zfazowaniem.

Drugą część wycinamy z klocka i zaokrąglamy. O ile budujemy model pływający, wydrążamy wnętrze II-giej części dłutem i dajemy balast. Balast możemy umieścić wewnątrz lub odlewamy stępkę z ołowiu i wpuszczamy w wy-

żłobione dno. Wyrzutnie torped wywiercamy wiertłem i malujemy na czarno. Stery i śruby jak w poprzednich modelach. Na pokładzie wydrążamy kanał na maszt antenowy. Na dziobie umocujemy piłę do przecinania sieci, wykonaną z cienkiej blaszki.

Kiosk wycinamy z klocka drewnianego i nadajemy mu ostrym nożem profil (uważać na rozszerzenie kiosku u dołu).

Górę kiosku wydrążamy dłutem, lub wypalamy rozżarzonym drutem. Peryskopy wykonujemy z wykałaczek, małe maszty antenowe ze sklepanego na płask drutu.

Resztę części wykonujemy podobnie jak w innych modelach.

Malowanie. Gatunki farb i lakierów jak w poprzednich modelach. Kiosk i burty części I-ej malujemy kolorem jasno-szarym. Część II kolorem ciemno-zielonym. W okolicy linii zanurzenia cienki biały pas. Wierzch kiosku ciemno-zielony. Na kiosku białe litery W, R, lub Ż, w zależności od nazwy okrętu. Pokład koloru naturalnego drzewa (pokryty lakierem bezbarwnym, lub pokostem), za wyjątkiem dziobu i rufy (ciemno-zielony). Maszty jasno-szare. Światła pozycyjne: prawa — zielone, lewa — czerwone. Otwory do wypuszczania wody w burtach pokładu najlepiej wykonać przez nakłucie szpilką, lub malowanie na czarno.

Na kiosku i rufie umieszczamy banderę mar woj., na dziobie proporzec.

St. Woźniak

UWAGA!

Na skutek pomyłki przy sporządzaniu kliszy rysunki zostały podane w skali 1:300 zamiast 1:200.

Wszystkie wymiary podane na rysunkach należy powiększyć 1,5 raza.

OKRĘTY TORPEDOWE

Torpeda Whiteheada, zbudowana w 1867 roku, była jednym z wynalazków XIX w., które przyczyniły się do zmiany oblicza flot wojennych. Kilkanaście jednak lat trzeba było jeszcze na przeprowadzenie licznych, a koniecznych doświadczeń i ulepszeń. Torpeda Whiteheada miała kształt wydłużonego cygara wypełnionego w dziobowej swej części materiałem wybuchowym. Resztę wnętrza torpedy zajmował zbiornik sprężonego powietrza, maszyna napędowa poruszająca śruby oraz cały system urządzeń sterowych itp. Torpedę wystrzeliwano ze specjalnej wyrzutni za pomocą małego ładunku prochu lub sprężonego powietrza.

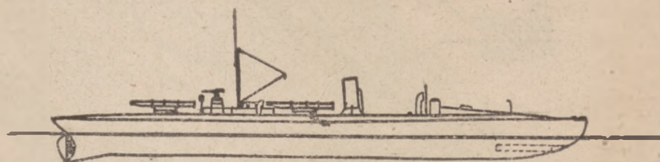
Wynalazek ten zdawał się urzeczywistnić w dużym stopniu możliwość szybkiego zniszczenia nieprzyjacielskich okrętów liniowych bez konieczności prowadzenia długotrwałej walki artyleryjskiej. Stosowane dawniej w tym samym celu brandery straciły rację bytu wskutek wprowadzenia na okrętach napędu parowego i opancerzenia, a powstałe w okresie wojny secesyjnej kutry uzbrojone w miny na długim wytyku dziobowym, chcąc wykonać atak musiały zbliżyć się do przeciwnika na bardzo małą odległość (ok. 10 m), co stało się niemożliwe z chwilą udoskonalenia artylerii. Natomiast okręt uzbrojony w samoporuszającą się torpedę mógł przeprowadzić atak z odległości ponad 500 metrów.

Jak wielkie znaczenie przypisywano wówczas temu wynalazkowi świadczy fakt, że w Niemczech w latach 1881 — 1890 zbudowano tylko jeden i to b. mały pancernik „Oldenburg" (wyp. 5200 t.), oczekując, że dalszy rozwój torpedy przyczyni się do zmierzchu flot liniowych.

Najstarszymi torpedowcami były zwykłe kutry okrętowe, które miały jednak zbyt wiele wad, aby stać się naprawdę groźnym przeciwnikiem dla okrętów liniowych.

W latach osiemdziesiątych powstały pierwsze torpedowce. Wyporność ich była b. mała, nie przekraczająca początkowo 35 ton, a uzbrojenie stanowiła 1 dziobowa wyrzutnia torpedowa. Szybkość nie przekraczała 16 węzłów. Działania tych jednostek ograniczały się jedynie do wód przybrzeżnych.

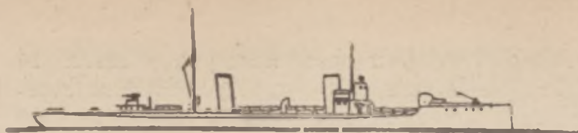
W latach następnych ukazują się ulepszone typy torpedowców, uzbrojone przeważnie w 3 rury torpedowe i 1 lub 2 małe działka (37—57 mm), o szybkości do 25 węzłów. (Rys. 1).



Rys. 1

W r. 1893 powstały w Anglii pierwsze kontrtorpedowce (torpedoboatdestroyer), które przeznaczone były do zwalczania torepdowców. Artylerię ich wzmocniono do 1 działa 76 mm i 3 — 57 mm. Trzy wyrzutnie torpedowe uzupełniały uzbrojenie. Wkrótce na następnych jednostkach na miejsce dziobowej wyrzutni ustawiono jeszcze 2 działka 57 mm. Większy typ reprezentowały t. zw. kanonierki torpedowe, o wyporności dochodzącej do 1000 ton (ang. „Dryad" z r. 1892 810 t.; 2 — 120 mm.). Typ ten nie znalazł większego uznania i wkrótce został zarzucony.

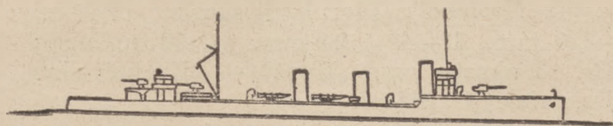
Ilość torpedowców pod koniec XIX w. na całym świecie przekroczyła 1000, przyczym Francja miała ich ok. 250, a Anglia mniej więcej taką samą ilość, lecz dużo większych i silniej uzbrojonych.



Rys. 2

Na początku XX w. okręty torpedowe osiągają już przeciętnie ponad 400 ton wyp. We wszystkich państwach poza Niemcami i Francją są to kontrtorpedowce o uzbrojeniu składającym się z 1 — 2 dział 76 mm i 3 — 5 dział 47 — 57 mm. Niemcy budują swe okręty jako większe torpedowce o słabszej artylerii składającej się z 3 dział 50 mm (rys. 2). Również okręty francuskie są słabiej uzbrojone aniżeli angielskie, rosyjskie czy japońskie.

Okres od wojny rosyjsko - japońskiej do wojny światowej to czasy wielkiego rozwoju jednostek torpedowych. Wyporność przekracza 1000 ton, kaliber dział dochodzi do 102 mm., a ilość ich wynosi przeciętnie 2—3. Uzbrojenie torpedowe składa się z 2—6 wyrzutni torpedowych 45—53 cm. Torpedy są stale ulepszane, zyskują większą szybkość i zasięg. Wprowadzenie turbin i kotłów opalanych ropą dało wielką oszczędność na wadze, co pozwoliło na znaczne powiększenie szybkości kontrtorpedowców do 32—33 w. (rys. 3).

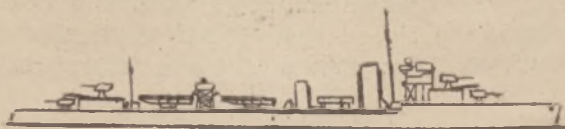


Rys. 3

W okresie poprzedzającym wojnę światową zbudowano w Anglii pierwsze wielkie kontrtorpedowce, zwane przewodnikami flotylli (flotilla — leader). Przy wyporności 1700 ton były uzbrojone w 6 dział 102 mm. i 6 wyrzutni torped 456 mm. Dwa z nich „Almirante Lynch" i „Almirante Condell" jeszcze do niedawna wchodziły w skład floty chilijskiej.

Pierwsze miesiące wojny światowej wykazały słabość uzbrojenia artyleryjskiego kontrtorpedowców niemieckich, a torpedowego — okrętów angielskich. Zamiast 2 dział 88 mm na jednostkach z r. 1913 Niemcy ustawiają 3 do 4 dział 105 mm., a pod koniec wojny budują duże kontrtorpedowce typu „S 113" uzbrojone w 4 działa 150 mm. Okręty angielskie otrzymują zamiast torped 456 mm. — torpedy 533 mm., których ilość z końcem wojny wzrasta do sześciu.

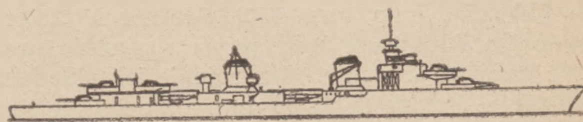
Wojna 1914 — 18 to okres chwały kontrtorpedowców. Zwalczanie okrętów podwodnych, ochrona konwojów, przeprowadzanie wywiadów, ubezpieczanie eskadr liniowych, stawianie min, służba patrolowa wreszcie ataki torpedowe — oto zadania, z których kontrtorpedowce wywiązały się znakomicie, stając się nieodzownymi jednostkami każdej floty.



Rys. 4

Z końcem wojny kontrtorpedowce osiągają przeciętnie wyporność 1200 t., a przewodniki flotylli 1500 — 1700 t. Uzbrojenie składa się z 4 — 5 dział 100 — 120 mm. i 6—9 ap. torp. 456—533 mm. (rys. 4). Kontrtorpedowce amerykańskie mają nawet po 12 ap. torp. w 4 wyrzutniach potrójnych.

W okresie powojennym Francja, hołdująca przed wojną jednostkom mniejszym rozpoczęła budowę wielkich kontrtorpedowców, silnie uzbrojonych i bardzo szybkich. Pierwsze z nich należące do typu „Tigre" miały po 2.126 t. wyp., a uzbrojone były w 5 dział 130 mm. i 6 ap. torp. 550 mm. Następne jednostki miały po 2436 — 2569 ton przy uzbrojeniu 5 — 138 mm. i 6 — 9

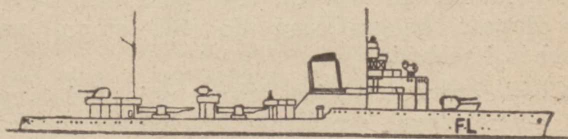


Rys. 6

ap. torp. 550 mm. Wykończone w r. 1938, 2 okręty typu „Volta" miały po 2884 t., a uzbrojone były w 8 — 138 mm. i 10 ap. torp. 550 m. Wybitny postęp w budownictwie maszyn napędowych dał znaczny wzrost szybkości, która od 36.7 w. („Tiare") poprzez 42.8 („Gerfant") osiągnęła 45.25 w. („Le Terrible) — rys. 6).

Anglia natomiast, w przeciwieństwie do okresu przedwojennego zaniechała dalszego powiększania wyporności uznając 1300 — 1400 t za wielkość wystarczającą. Uzbrojenie pozostało bez zmiany od końca wojny światowej t. j. 4 działa 120 mm. Zwiększono tylko ilość wyrzutni torpedowych do 8 (serie „A" do „H"), a nawet do 10 (serie „I" i dalsze). Przewodniki flotylli były nieco większe (do 1530 t.) i miały po 5 dział 120 mm. Dopiero w latach 1935 — 36 podjęto budowę jednostek klasy „Tribal" po 1870 t. uzbrojonych w 8 dział 120 mm., redukując na nich ilość rur torpedowych do 4. Już następne jednostki serii „J", „K" oraz dalsze otrzymują po 6 dział 120 mm. i 10 ap. torp. 533.

Włochy budowały jednostki bardzo różne. Największe z nich „Esploratori" miały początkowo 1526—1628 t. i 8 lub 6 dział 120 mm. przy małym uzbrojeniu torpedowym złożonym z 4 wyrzutni. Przed drugą wojną światową rozpoczęto budowę 12 krążowników torpedowych po 3362 t. uzbrojonych w 8 —135 i 6 ap. torp. 533.



Rys. 5

Przeciętny typ kontrtorpedowca miał 1058 — 1620 t. wyp. uzbrojony w 4 działa 120 mm. i 6

ap. torp. 533 (rys. 5). Torpedowce miały 638—679 ton a wyposażone były w 3 działa pl. 100 mm. i 4 ap. torp. 45 cm.

W okresie międzywojennym zarysowały się 4 koncepcje okrętów torpedowych: krążownika torpedowego o wyp. 2126 — 3450 t., dużego kontrtorpedowca 1700—2000 t., kontrtorpedowca średniego 1000—1700 i torpedowca 290 — 800 ton.

Okręty typu pierwszego budowały poza Francją i Włochami także Z. S. R. R. (typ „Moskwa") i Holandia („Tromp"). Do typu drugiego zaliczały się amerykańskie okręty typu „Soumers" i „Porter" (1805—1850 t. 8—127 mm., 8—12 ap. torp. 533), angielskie — „Tribal", polskie „Grom" i „Błyskawica", a także japońskie „Hubuki" (1700 t. 6 — 127 mm. 9 ap. torp. 533) i najnowsze francuskie typu „Le Hardi" (1772 t. 6—130 mm., 7 ap. torp. 550). Średnie kontrtorpedowce budowane były przez wszystkie prawie państwa morskie. Uzbrojenie ich składało się z 4 — 5 dział 120—130 mm. Torpedowce budowano w Z. S. R. R., Niemczech, Italii, Japonii, Danii, Norwegii, Sjamie.

Uzbrojenie przeciwlotnicze składające się z 2—4 działek 37—40 mm i kilku NKM okazało się podczas ostatniej wojny za słabe wobec ataków lotniczych.

Jednostki budowane w czasie wojny mają już zredukowaną artylerię główną, kosztem której okręty otrzymują silniejsze uzbrojenie przeciwlotnicze, składające się z 1—2 dział 76—102 mm. i kilkunastu działek 20—40 mm. (Kanadyjskie jednostki typu „Huron" 1870 t. uzbr. 6—120; 2 — 102 pl. 12 — 40 mm. i km. pl.; 4 ap. torp. 533).

Najnowsze kontrtorpedowce angielskie klasy „Battle" o wyp. 2325 ton. uzbrojone są w 4 działa pl. 114 mm., umieszczone na dziobie w dwóch podwójnych opancerzonych wieżach, 14 działek pl. 40 mm i 10 ap. torp. 533. Kontrtorpedowce amerykańskie typów „Sumner" i „Gearing", mają 2400 ton, uzbrojone są w 6 dział pl. 127 mm. w trzech podwójnych wieżach, z których jedna umieszczona jest na dziobie, a dwie na rufie oraz kilkunastu działek pl. Szwedzki kontrtorpedowiec „Oland" o wyp. 1800 ton, ma 4 działka 120 mm. w 2 podwójnych wieżach, po jednej na dziobie i rufie, 7 działek 40 mm., 8— 25 mm. i 6 ap. torp. 533.

Przyznane nam przez Radę Ambasadorów w r. 1921 torpedowce poniemieckie, zbudowane podczas wojny, nosiły nazwy „Kaszub" (zatonął w r. 1925), „Mazur", „Kujawiak", „Krakowiak", „Ślązak" i „Góral" (przemianowany wkrótce na „Podhalanina"). Wyporność ich wynosiła 350—365 ton, a uzbrojenie składało się z 4 („Mazur"), względnie 2 dział 75 mm. i 1 ap. torp. 45 cm.

W latach 1930—32 wchodzą do floty pierwsze nowoczesne kontrtorpedowce „Wicher" i „Burza". W r. 1937 przybywają 2 nowe — „Grom" i „Błyskawica" o wyp.. 2011 t. Uzbrojone w 7—120 mm., 4 — 40 mm. pl., 4 nkm. pl., 6 ap. torp. 533, miny i miotacze bomb głębinowych, były wybitnie udanym typem. Nabytki podczas wojny, to: „Garland", „Piorun" i „Orkan" (1920 t., 6—120 mm., 12—40 i 20 mm. pl., 10 ap. torp. 533). 3 okręty typu „Hunt" — „Krakowiak", „Kujawiak" i „Ślązak".

Z tych wszystkich okrętów, stare torpedowce poza „Mazurem", który zatopiony został 1 września 1939 r., wycofane zostały ze służby jeszcze przed wojną: „Wicher", „Grom", „Orkan" i „Kujawiak" (II), zginęły podczas wojny, a reszta od dawna oczekuje powrotu z Anglii do kraju.

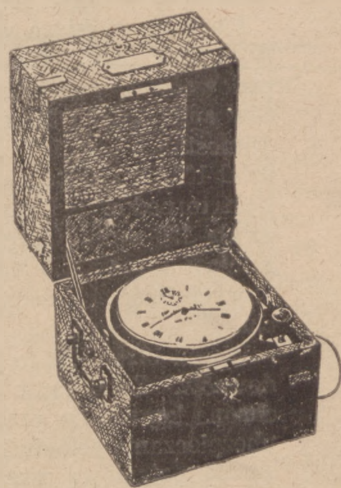
Tadeusz Wywerka-Prekurat

CHRONOMETR

Chronometr jest bardzo precyzyjnym zegarem, o specjalnej konstrukcji; zadaniem jego jest pokazywanie dokładnego czasu, który stanowi jedyny i nieodzowny środek do obliczenia długości geograficznej. Chronometry najczęściej wskazują średni czas słoneczny w Greenwich, czasami czas gwiazdowy w Greenwich. Greenwich jest miejscowością pod Londynem, w której znajduje się obserwatorium astronomiczne, znane z tego, że przez niego przechodzi południk zerowy. Od tego południka liczy się długość geograficzną do 180 stopni na wschód i zachód.

Chód chronometru jest prawie uniezależniony od zewnętrznych wpływów. Mechanizm zegara bije co pół sekundy. Tarcza podzielona jest na 12 godzin i posiada normalne wskazówki: godzinową i minutową. Wskazówka sekundowa nie obraca się ruchem jednostajnym, lecz na skutek specjalnego urządzenia zatrzymuje się na moment co pół sekundy, poza tym jest ona ściśle zgrana z minutową, a więc, gdy sekundowa jest na 60, to minutowa musi wskazywać pełną minutę.

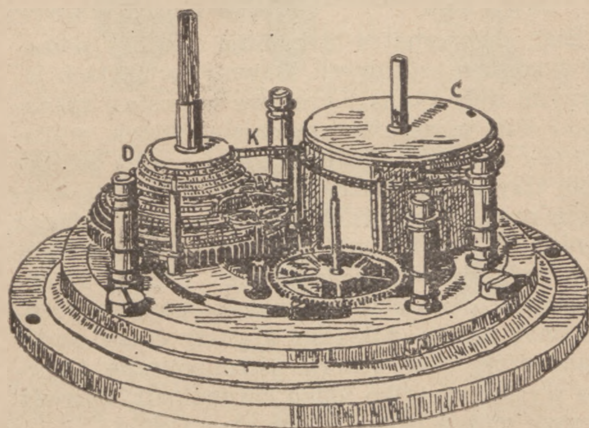
Mechanizm mieści się w mosiężnym obudowaniu, na wierzchu którego znajduje się przykręcona pokrywa szklana. Obudowanie wisi na czopach Kardana wewnątrz drewnianego pudełka (rys. 1). Chronometr nakręca się (zazwyczaj w lewo) kluczem, który wchodzi w otwór, znajdujący się od spodu obudowania. Po całkowitym nakręceniu mechanizm jest w ruchu



Rys. 1

od 48 do 52 godzin, jednakże nakręca się go codzień całkowicie, o tej samej godzinie. Mała wskazówka na tarczy wskazuje, ile godzin mechanizm może być jeszcze w ruchu. Do ustawienia wskazówek służy specjalny klucz, którym kręci się jedynie w prawo.

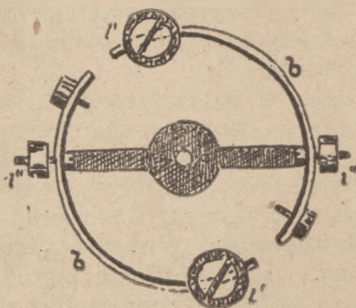
Sama konstrukcja mechanizmu jest tak obmyślana, ażeby otrzymać jak najdokładniejszy chód. Jeden z takich pomysłów jest pokazany na rys. 2. Widzimy sprężynę w mosiężnym



Rys. 2

bębnie (C) oraz ścięty stożek (D) ze ślimakowatym rowkiem, w którym mieści się łańcuszek (K) i który również jest nawinięty na bęben sprężyny. Z chwilą zwinięcia sprężyny przez kręcenie kluczem osi stożka, cały łańcuszek znajduje się w ślimakowatym rowku, zaś w miarę rozkręcania się sprężyny nawija się on na jej bęben. Sprężyna w miarę rozkręcania się jest coraz słabsza i z tej to przyczyny mechanizm miałby coraz powolniejszy chód; ślimak ma więc za zadanie nierównomiernie działającą siłę sprężyny przenieść na mechanizm w sposób możliwie równomierny. Im sprężyna więcej jest rozwinięta, to bęben ciągnie łańcuszkiem stożek o większym promieniu. Stożek napędza z kolei resztę mechanizmu. Pod stożkiem znajduje się specjalne sprzęgło, które rozłącza go od kół zębatych, bo w przeciwnym razie, przy nakręcaniu cały mechanizm wraz ze wskazówkami obracałby się do tyłu.

W chronometrze, jak w każdym zegarku, jego „serce" stanowi balans ze spiralną sprężynką, zwaną „włosem". Urządzenie to zastępuje wahadło w ściennych zegarach wahadłowych. Sprężynka jednym końcem jest unieruchomiona do jakiegoś stałego punktu, drugim zaś do osi balansu. Balans poruszony ze swego położenia spoczynkowego, wychyla się wahadłowo wskutek występujących napięć w spiralnej sprężynce oraz bezwładności koła zamachowego. Tarcie spowodowałoby zanikanie tych drgań, gdyby nie siła napędowa sprężyny, która zmusza balans do stałego wahania się oraz pokonuje wszystkie tarcia, zachodzące w całym mechanizmie.



Rys. 3

Wiemy, że od ciepła metale rozszerzają się; otóż ta spiralna sprężynka jest przede wszystkim narażona na zmiany temperatury, bowiem wówczas zmienia ona swoją długość i swoją sprężystość. Specjalnie skonstruowany balans ma za zadanie usunąć wpływ zmiany temperatury. Na rys. 3 przedstawiony jest balans nie z pełnym kołem zamachowym, lecz z przeciętym w dwóch miejscach i tworzącym dwa łuki. Łuki te składają się z dwóch pierścieni: zewnętrznych — mosiężnych i wewnętrznych — stalowych. Na łukach znajdują się ciężarki kompensacyjne (l'—l'), które można za pomocą gwintu przybliżać lub oddalać od osi obrotu. Jeśli więc temprartura podniesie się, to sprężynka wyciągnie się i będzie miała dłuższy okres wahania, jednakże w balansie mosiądz rozszerzy się bardziej niż stal, i jego łuki zagną się do środka osi balansu, a wówczas balans zaczyna wahać się szybciej. Odwrotnie ma się sprawa, gdy temperatura staje się niższą. Do dokładniejszej regulacji służą ciężarki (l"—l"), nakręcone na nagwintowane oski.

Urządzenie powyższe uniezależnia chód mechanizmu od zmian temperatury, w granicach np. od 5 do 35 stopni C, jaka to może zachodzić w kajucie na statku. Dla ochrony przed rdzewieniem w wilgotnym powietrzu, często stalowe części mechanizmu wykonywane są ze stali niklowej. Poza tym chronometr musimy chronić przed skokami temperatury, wstrząsami (bliskość maszyn), kołysaniem się statku, wilgocią i magnesami. Dlatego przechowuje się go w kajucie. w specjalnym pomieszczeniu.

Dobrze chodzący chronometr można używać do 5-ciu lat, często już po 3 latach trzeba go oddać do czyszczenia.

Najlepiej wykonany chronometr nie idzie z szybkością, odpowiadającą dokładnie szybkości ruchu dziennego Słońca średniego, dlatego nie ma sensu ustawiania jego wskazówek dokładnie na czas istniejący w Greenwich.

Rożnica między czasem w Greenwich, a czasem wskazywanym przez chronometr, nazywa się **stanem chronometru**. Oznaczmy przez Mo — średni czas słoneczny w Greenwich, Ch — czas wskazany przez chronometr, zaś St — stan chronometru, to otrzymamy wzór, w którym należy odejmować algebraicznie:

$$St = Mo - Ch.$$

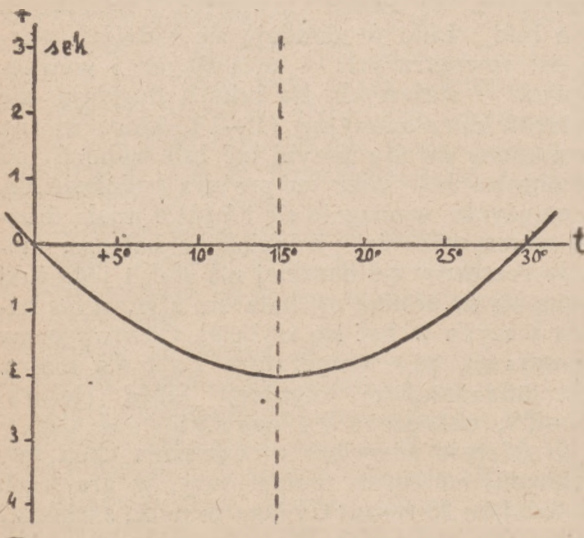
Mając zaś czas wskazany przez chronometr i jego stan, można znaleźć średni czas słoneczny w Greenwich:

$$Mo = Ch + St.$$

Dziennym chodem chronometru nazywa się ta ilość sekund, o jaką chronometr w ciągu je-

dnej doby przyspiesza lub opóźnia się względem słońca średniego, inaczej, jest to zmiana stanu chronometru w ciągu 24 godzin.

Każdy chronometr dostaje z fabryki metrykę, w której zaznaczony jest jego dzienny chód (dla pewnej temperatury) i wpływ temperatury. Obowiązkowo dla każdego chronometru prowadzi się **dziennik chronometrowy**, w którym oprócz daty, pozycji statku (szerokość i długość), zapisuje się przeciętną temperaturę oraz codziennie nowy stan chronometru, dodając do wczorajszego stanu dzienny chód. Przeciętną temperaturę otrzymuje się jako średnią arytmetyczną, odczytaną na termometrze maksymalno-minimalnym w ciągu ostatniej doby. Termometr znajduje się stale koło chronometru. Na



Rys. 4

rys. 4 pokazana jest krzywa dziennego chodu w zależności od temperatury. Gdy dzienny chód = + 2,4 sek., to oznacza, że chronometr w ciągu 24 godzin opóźnia się dwie i cztery dziesiąte sekundy; wartość tę należy dodać do starego stanu. Stan chronometru = — 3 min. 16,5 sek. oznacza, że o tę wartość chronometr pokazuje za wcześnie, a więc trzeba ją odjąć od czasu wskazywanego przez chronometr.

Przykłady:

stary stan = + 0 min. 1 sek.
dzienny chód = — 3 sek.
nowy stan = — 0 min. 2 sek.

stary stan = — 0 min. 3 sek.
dzienny chód = + 4 sek.
nowy stan = + 0 min. 1 sek.

Stan chronometru otrzymuje się przy pomocy sygnałów czasowych. Dawniej w portach jedynymi były sygnały czasowe w postaci spadającej kuli w określonym czasie. Statek, wyruszający w dalszą drogę, zabierał z sobą najczęściej trzy chronometry, ażeby mieć lepszą kontrolę oraz na wypadek zepsucia się jednego z nich. W dzisiejszych czasach, wraz z rozwojem radiotechniki, każdy statek posiada radioodbiornik i może w ciągu doby parę razy otrzymać bardzo dokładne sygnały czasu, nadawane przez obserwatoria astronomiczne. Obecnie wystarczy tylko jeden chronometr, bowiem zawsze można określić jego stan i chód.

Pomierzając sekstantem wysokość ciała niebieskiego (np. Słońca, Księżyca itp.), nie zapisujemy czasu tej obserwacji według chronometru, lecz według dokładnego zegarka sekundowego, posiadającego wskazówkę sekundową, zgraną z minutową. Przed i po obserwacji należy zegarek obserwacyjny (Z) porównać z chronometrem i określić wartość Ch — Z, która nazywa się **porównaniem zegarów**.

Przykład:

Czas obserwacji wynosi na zegarze Z = 1 godz. 5 min. 25 sek., zaś Ch — Z = + 1 godz. 2 min. 5 sek., ile wskazuje w tym czasie Ch?

Z = 1 godz. 5 min. 25 sek.
Ch — Z = + 1 2 5
Ch = 2 godz. 7 min. 30 sek.

Jan Gajewski

WIATR

Wiele jest zjawisk na morzu, które zasługują na uwagę i pilną obserwację, lecz dla tych, którzy na morze wypływają pod żaglami, największe niewątpliwie znaczenie ma wiatr. Od tego, z jakiego on wieje kierunku, jakiej jest siły, równy czy porywsty, zależy czy rejs nasz będzie krótką przyjemną wycieczką pod żaglami, czy też zmieni się w wielodniową walkę. Dawni żeglarze-kupcy czekali poprostu w porcie, aż „zawiał pomyślny wiatr" i korzystając z niego, przeskakiwali od portu do portu, a gdy ich spotkały na morzu silne wiatry przeciwne, to dopiero był gwałt, krzyk i lament. Zrzucano czymprędzej żagle, chwytano za wiosła, starając się jak najprędzej dobić do najbliższego portu, lub zasłoniętej od wichru zatoczki.

Dzisiejsze statki żaglowe i jachty sportowe nie obawiają się wiatru, mogą żeglować przy każdym wietrze, przy każdej pogodzie. Ale i dziś żeglarz, wychodzący na morze, nawet na kilka godzin, musi się dokładnie zorientować, jaki jest wiatr w chwili wyjścia i jakiego można się w najbliższym czasie spodziewać. Lecz chcąc się w tym wszystkim zorientować, trzeba wiedzieć, co to jest wiatr i z jakich przyczyn powstaje.

Jeśli w jednym miejscu jest powietrze ciepłe, a w drugim, znajdującym się w pobliżu, zimne, to z miejsca zimnego do ciepłego zaczyna płynąć prąd powietrza tak długo, aż się temperatura wyrówna. I ten prąd powietrza to jest właśnie wiatr. Wiemy o tym, że powietrze nie nagrzewa się bezpośrednio od ciepła słonecznego, a tylko od powierzchni ziemi. Ziemia nie jest jednak równomiernie ogrzana we wszystkich swych punktach. Równik i pas między-

zwrotnikowy jest ogrzewany znacznie silniej, aniżeli okolice podbiegunowe. I dlatego od biegunów ku równikowi wieją stale silne wiatry, które nazywamy passatami. Ruch obrotowy ziemi powoduje, że passaty te nie są prostopadłe do równika, a odchylają się dość znacznie, jak to pokazuje rys. Nr 1.

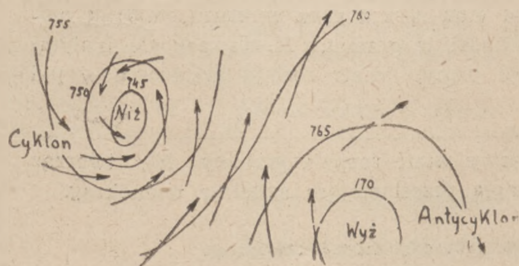




Rys. 1

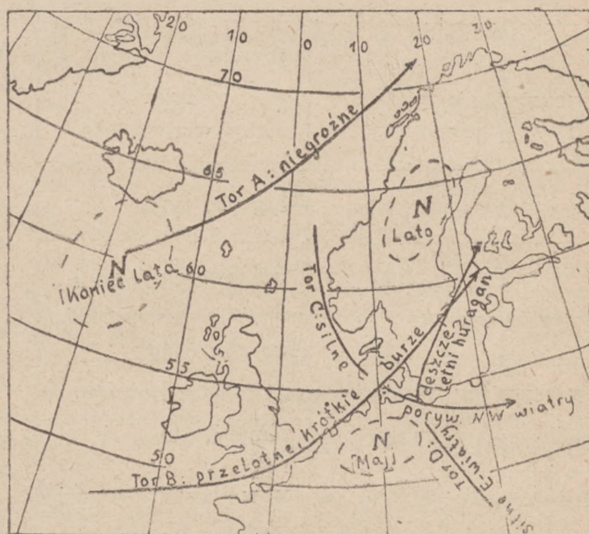
Żegluga w strefie passatów jest wyjątkowo przyjemna. Wiatry są naogół równe, nieporywiste i co najważniejsze wieją w jednym stałym kierunku. Niestety passaty spotykamy tylko na pewnych szerokościach geograficznych i tylko ci żeglarze, którzy wyruszają w dalekie oceaniczne rejsy, mają okazję w nich żeglować. U nas na Bałtyku passatów nie ma. Musimy więc poznać i przystosować się do tych wiatrów, które tutaj spotykamy. Oprócz czynnika stopnia nasłonecznienia trzeba tu wziąść pod uwagę szereg innych.

Jak już mówiliśmy, powietrze nie nagrzewa się bezpośrednio od Słońca, a tylko od powierzchni ziemi. Ale powierzchnia ziemi ma przecież niejednolitą strukturę. Dlatego też inną temperaturę ma powietrze nad wodą, inną nad niskim, piaszczystym lądem, a jeszcze inną nad pokrytymi lasami górami. A nawet i na morzu zupełnie inaczej nagrzewa się powietrze nad tym obszarem, przez który przepływają ciepłe prądy, aniżeli tam, gdzie prądu niema, lub płynie prąd zimny. Do tego dochodzi jeszcze różnica nagrzewania zależna od pory roku, a nawet pory dnia. Jak z tego widać, nie jest to zagadnienie proste, ani łatwe. Aby z niego wybrnąć, musimy się najpierw zapoznać z pewnymi ogólnymi prawami, jakie tu panują i z tymi wszystkimi zjawiskami, które nimi rządzą. A więc z wyższym i niższym.



Rys. 2

Jeśli powietrze nad pewnym obszarem ogrzeje się, wówczas wznosząc się do góry, rozrzedza się ono. A nad obszarem sąsiednim pozostanie bez zmiany, lub na skutek oziębienia stanie się gęstsze. Ciśnienie barometryczne powietrza ogrzanego nad pierwszym obszarem zmniejszy się i stanie się niższe, aniżeli nad drugim. Wtedy dotychczasowa równowaga zostaje zachwiana, wskutek czego powietrze, dążąc do wyrównania ciśnień, zacznie dołem płynąć od obszaru wysokiego ciśnienia do niskiego, górą zaś w przeciwnym kierunku. Im bliżej niżu, tym wiatr będzie silniejszy. Wiatry te mają kierunek spiralny ku środkowi obszaru niskiego ciśnienia. Środek obszaru niskiego ciśnienia nazywamy centrum niżu, albo okiem cyklonu. Oko cyklonu nie utrzymuje się w jednym miejscu, a przesuwa się w kierunku wyżu. Ponieważ miejsca powstawania wyżów i niżów są mniej więcej stałe więc i drogi, jakimi się centra niżów posuwają możliwe są do ustalenia, jak to widać na rys. Nr 2. Szybkość ich posuwania się wynosi około 30 km. na godzinę. Wykazują one

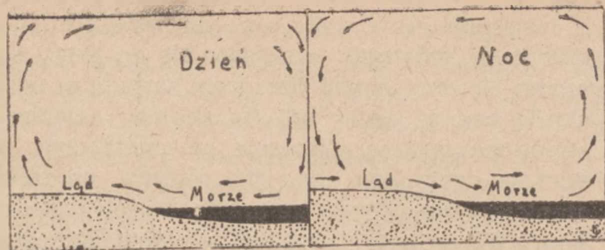


Rys. 3

jednak tak wiele odchyleń, spowodowanych różnymi przyczynami ubocznymi powstawania niżów czy wyżów, że zaliczamy je do wiatrów zmiennych. Natomiast passaty, wiejące w określonych miesiącach, zawsze na tych samych szerokościach nazywamy wiatrami stałymi.

Do wiatrów stałych zaliczamy też monsuny, czyli musony. Są to wiatry spowodowane różnicami nagrzania zimą i latem wielkich kontynentów i oceanów. Panują one na północnym Oceanie Indyjskim, koło Australii, w Zatoce Gwinejskiej. Na mniejszą skalę możemy je obserwować na każdym wybrzeżu morskim w okresie dobowym.

Nocą, gdy woda morska jest cieplejsza od szybko stygnącej ziemi, wieje wiatr zwany bryzą odlądową. W dzień wieje od chłodnej wody morskiej do szybko nagrzewanego lądu bryza lądowa. (Rys. Nr 4).



Rys. 4

Na niektórych morzach świata wieją często silne wiatry, które mają specjalne nazwy, jak: tajfun przy brzegach japońskich i chińskich, morianka na Morzu Białym, mistur koło Islandii, bora, solano, sirocco, mistral na Morzu Śródziemnym itp. Wszystkie te wiatry powodują burze morskie, które marynarze i żeglarze nazywają sztormami. Do określenia szybkości wiatru służą specjalne przyrządy, zwane wiatromierzami. Wprawny jednak żeglarz określi ich szybkość dość dokładnie, posiłkując się skalą, ustaloną przez admirała angielskiego Beauforta.

M. Sumiński

MIĘDZYNARODOWA SKALA BEAUFORTA DLA SIŁY WIATRÓW I STANÓW MORZA

Siła wiatru	Średnia szybkość wiatru m/sek.	Oznaczenie słowne	Stan morza.
0	0,2	cisza	lustrzana tafla
1	1,1	powiew	małe fale o wyglądzie łuskowatym, bez piany
2	2,5	słaby wiatr	krótkie fale, grzbiety zaczynają się załamywać, piana jest szklista.
3	4,3	łagodny wiatr	fale stają się dłuższe, tworzą się miejscami białe grzywy. Załamujące się szczyty fal powodują słaby poszum.
4	6,3	umiarkowany wiatr	
5	8,6	świeży wiatr	kształt fal masywniejszy i wydłużony, wszędzie tworzą się białe grzebienie, poszum wyrazistszy.
6	11,1	silny wiatr	zaczynają tworzyć się większe góry wodne, grzebienie obejmują większe powierzchnie, szum bardziej stłumiony, więcej huczący.
7	13,8	b. silny wiatr	fale piętrzą się, piana dzieli się na strzępy, idące z wiatrem, szum załamujących się fal słychać ze znacznej odległości.
8	16,7	gwałtowny wiatr	wysokość i długość fal i grzbieni wzrasta, strzępy piany gęstsze, morze zaczyna bucać wyraźnie.
9	19,9	wichura	wysokie góry wodne z długimi załamującymi grzbietami rosną, duże płaty piany układają się w gęste strzępy idące z wiatrem, całe morze ma wygląd biały, huk potężny i gwałtowny.
0	23,3	silna wichura	
11	27,1	gwałtowna wichura	góry wodne stają się tak wysokie, że statki na widnokręgu giną sprzed oczu w bruzdach. Huk morza przechodzi w grzmot. Morze pokryte białymi strzępami piany, wiatr rozbija grzbienie w pył wodny.
12	>.26	huragan	Huraganowy wiatr rozpyla grzbiety fal, tworząc jakby mgłą przesłaniającą zupełnie widnokrąg.

Skala stanów morza przewidziana jest dla morza otwartego

KĄCIK FILATELISTYCZNY

Wydział dochodów niestałych Biura Zarządu Głównego L. M. komunikuje, iż rozpoczął z dniem 1 lutego r. b sprzedaż znaczków pocztowych do zbiorów. Sprzedaż znaczków filatelistycznych wykonujemy na następujących warunkach:

Zamawiający jednocześnie z zamówieniem wpłaca z góry za pomocą przekazu pocztowego całą należność, obliczoną na podstawie załączonego cennika za zamówione znaczki plus 20 zł. na koszta pocztowe i manipulacyjne. Natychmiast po otrzymaniu zamówienia i gotówki wysyłamy w kolejności otrzymywanych zamówień znaczki skrupulatnie sprawdzone, odpowiednio opakowane, przesyłką poleconą wartościową.

Ceny i warunki powyższe są ważne do odwołania. Ceny znaczków nieobjętych niniejszym cennikiem, podajemy na specjalne żądanie. Na odpowiedź prosimy załączyć znaczek pocztowy.

CENNIK Nr 1

1—3) I lubelska — cena na zapytanie.
4) 25 gr. czerwony, błyszcz. 8 zł.
5) 25 gr. ceglasty, matowy 15 zł.
6) 50 gr. pomnik Grunwaldu 5 zł.
7—9) 1, 2 i 3 zł. przedruki na 25 gr. czerwony, 31.XII.44 — 80 zł.
10) 5 zł. na 25 gr. wiz. Traugutta — 100 zł.
11—20) 10 miast — przedruki — 200 zł.
21) 5 zł. — wyzwolenie W-wy — 30 zł.
22) 1 zł. widok Łodzi, niebieski — 5 zł.
23) 5 zł. na 50 wiz. Kościuszki — 75 zł.
24—27) 1 2. 3 i 5 zł. — seria krakowska — różn. widoki — 85 zł.
28—31) 2.50, 4, 6 i 8 zł. wyd. Ligi Morskiej 1945 r.— 100 zł.
32) 50 gr. brunatny, pomn. Grunw. — 1 zł.
33) 6 zł. ziel. Kongres Poczt. — 120 zł.
34) 3 zł. pomn. Kościuszki — Łódź — 10 zł.
35) 5 zł. Grunwald, s.. niebies. — 50 zł.
36) 3 zł. Manifest P. K. W. N. — 100 zł.
37—40) 1, 2 3 i 5 zł. dopłaty — 20 zł.
41—42) urzędowe — 15 zł.
43) 10 zł. Westerplatte — 125 zł.
44—45) przedr. 1.50 i 1 zł. na 5 i 6 — 5 zł.
46—48) oswobodzenie Gdańska — 1, 2 i 3 zł. — 10 zł
49—54) 1.50, 3, 3.50, 6, 8, 10 zł. — Ruiny W-wy, cięte — 40 zł.
55) 10 zł. Kongres Z. Z. — 50 zł.
56) 10 zł. Powstanie Listopadowe — 60 zł.
57—62) W-wa wolna — przedruk — 65 zł.
63) 6 zł. Powstanie Styczniowe — 60 zł.
64) 8 zł. Brygada Dąbrowskiego — 40 zł.
65—70) 5, 10, 15, 20 25. 30 zł. — lotn. — 115 zł.
71) 5 zł. 600-lecie Bydgoszczy — 60 zł.
72) 8 zł. Majdanek — 30 zł.
73) 10 zł. Powstanie Śląskie — 15 zł.
74) 3 zł. Święto Zwycięstwa — 4 zł.
75) 10 zł. Święto Morza 1946 — 25 zł.
76) 3 zł. II roczn. P. K. W. N. — 20 zł. — wszystkie 76 znaczków 3.400 zł.

I) Karnet ze znaczkami L. M. i Święta Morza, stemple okolicznościowe — istnieje tylko 500 sztuk numerowanych — 500 zł.

II) Całostka ze zn. Święta Morza i datown. okolicznościowym — 50 zł.

Biuro Zarządu Głównego L. M.
Wydział Dochodów Niestałych

Z ŻYCIA ORGANIZACJI

Na terenie Oddziału Radomskiego L. M. powstało 8 nowych Kół Szkolnych L. M.

1) Przy szkole powszechnej im. Konopniskiej, Radom, ul. Traugutta Nr 52. Koło liczy 110 członków. Do zarządu Koła weszły koleżanki: prezes Jakóbiak Barbara. sekretarz Janczykowska Teresa, skarbnik Głowińska Krystyna.

2) Przy szkole powszechnej, Radom, Kozienicka 14. Koło liczy 59 członków. Do zarządu weszli: kol. prezes Bieńkowska Edwarda, sekretarz Sludaka Czesława, skarbnik Glegoła Lesława.

3) Przy szkole Domu Pracy św. Rodziny, Radom, Kelles-Krauza Nr 19. Koło liczy 50 członków.

4) Przy gimnazjum rolniczym w Wacynie, pow Radom. Koło liczy 48 członków. Do zarządu Koła weszli kol. prezes Wojciechowski Marian, wiceprezes Wolski Tadezsu ,sekretarz Leśnowolski Tadeusz, skarbnik Styczyński Jan.

5) Przy szkole powszechnej w Wólce Bałtowskiej, pow. Iłża. Koło liczy 50 członków. Do zarządu Koła weszli ko. prezes. Stefankiewicz Czesław, wiceprezes Mazur Zdzisław, sekretarz Jeruzal Kazimierz, skarbnik Wolański Wiesław.

6) Przy szkole powszechnej w Hucie Mazowszańskiej, pow. Radom. Koło liczy 60 członków. Do zarządu Koła weszli kol. prezes Stępniewski Henryk, wiceprezes Woźniak Adam i Śniegoń Henryk. sekretarz Kaczor Janina, skarbnik Włodarczyk Henryk.

7) Przy szkole powszechnej w Długojowie, pow. Radom. Koło liczy 15 członków. Do zarządu Koła weszli kol. prezes Bluma Wiktor, wiceprezes Derleta Ryszard. skarbnik Stefański Szymon.

8) Przy szkole powszechnej Nr 10 im. Mireckiego, Radom, ul. Słowackiego 104. Koło liczy 98 członków. Do zarządu Koła weszli kol. prezes Swęda Marian, wiceprezesi: Nowak Marian i Podkowiński Andrzej, sekretarz Gajownik Zofia, skarbnik Szozda Janina.

W Nowym Bytomiu Koło Szkolne L. M. przy szkole przemysłowej Huty „Pokój" zorganizowało stoisko L. M. na wystawie Szkół Przemysłowych w Katowicach.

Poza tym Koło przekazało 1500 zł. na urządzenie gwiazdki dla załogi S/S „Śląsk".

Przy szkole powszechnej żeńskiej w Zakopanym ul. Nowotarska, powstało nowe Koło Szkolne L. M.

ODPOWIEDZI REDAKCJI

P. Szulc, Łódź. Jako podręczniki polecamy Kuczyńskiego „Jachtowa żegluga morska". Co do nabycia żaglówki, to istnieją duże trudności. Cena zależna od wielkości i stanu. Radzimy zwrócić się bezpośrednio w kwestiach interesujących Pana do Łódzkiego Okręgu L. M., ul. Kościuszki 85. „Tornado". Numery można nabyć w cenie 12 zł. za egzemplarz. Nie podał Pan swego adresu.

P. Kajkowski, Toruń. Prosimy przejrzeć artykuł „Szkolnictwo Morskie" w Nr 10 (październik" „Młodzieży Morskiej".

WYDAWNICTWA NADESŁANE

Wielkie dni małej floty. J. Peterek. Wydawnictwo Zachodnie. Poznań. Autor w sposób przystępny podaje dzieje naszej floty wojennej w okresie 1939-45. Jest to książka, która winna znaleźć się w bibliotece każdego interesującego się morzem.



Z NASZEGO WYBRZEŻA

W stoczni Nr 1 czynione są przygotowania do budowy 10 kutrów stalowych dla GIRM. Kutry będą miały wymiary: długość 17,37 m., szerokość 5 m., wysokość 2,44 m.

W stoczni Nr 13 oczekują na remont 4 szalandy o nośności 600—800 ton. Są one własnością GUM.

Na zamówienie BOP stocznia Nr 1 buduje 8 promów stalowych, barki i szalandy.

Centrala Produktów Naftowych rozpoczyna remont trzech wielkich zbiorników na produkty naftowe w porcie szczecińskim. Pojemność tych zbiorników wynosi 123.000 ton.

Do połowów bałtyckich posiadamy obecnie tabor składający się ze 130 kutrów motorowych i 108 łodzi żaglowo-wiosłowych.

W pobliżu Świny i Dziwnej pojawiły się stada fok. Pojawienie się tych zwierząt przy naszych brzegach świadczy o ostrych warunkach atmosferycznych, panujących na północy.

W dniu 1 stycznia r. b. uruchomiono w Nowym Porcie latarnię morską, znajdującą się przy Kapitanacie Portu.

9000 robotników potrzebować będą w 1949 r. nasze porty. Szczecin 1800, Gdynia 4200, Gdańsk 3000.

W Gdyni BOP oddał do użytku odbudowane nabrzeże Oksywskie długości 120 m. Głębokość kanału przy nabrzeżu wynosi 7 m. Będą przy nim cumować statki przewożące bydło i konie.

Min. Skarbu wyasygnowało na remont statków „Batory" i „Warta" 240.000.000 zł.

Poza kredytami, przewidzianymi na odbudowę portu i bazy rybackiej w Świnoujściu, w ciągu najbliższych lat planuje się wydatkowanie około 200.000.000 zł. na odbudowę miasta portowego.



Wykład w Radzieckiej Szkole Morskiej



ZE ŚWIATA

Prasa radziecka donosi, że pierwsza sowiecka ekspedycja na połów wielorybów składa się z pływającej bazy „Glory" i 8 statków o wyporności 350 ton każdy



Lekcja boksu w Angielskiej Szkole Morskiej



Z modelem nietonącej lodzi amerykański wynalazca

Handel idzie za banderą

TREŚĆ:

Wydawnictwo Zarządu Głównego Ligi Morskiej. Redakcja i Administracja — Warszawa, Widok 10. Redaktor Walery Przyborowski. Redaktor przyjmuje codziennie od 13 do 14-ej. Prenumerata roczna 144 zł., dla członków Ligi 120 zł. Konto PKO I—1020.

Zakłady Graficzne „Dźwignia", Widok 24 B-19590

Cena 12 zł.